

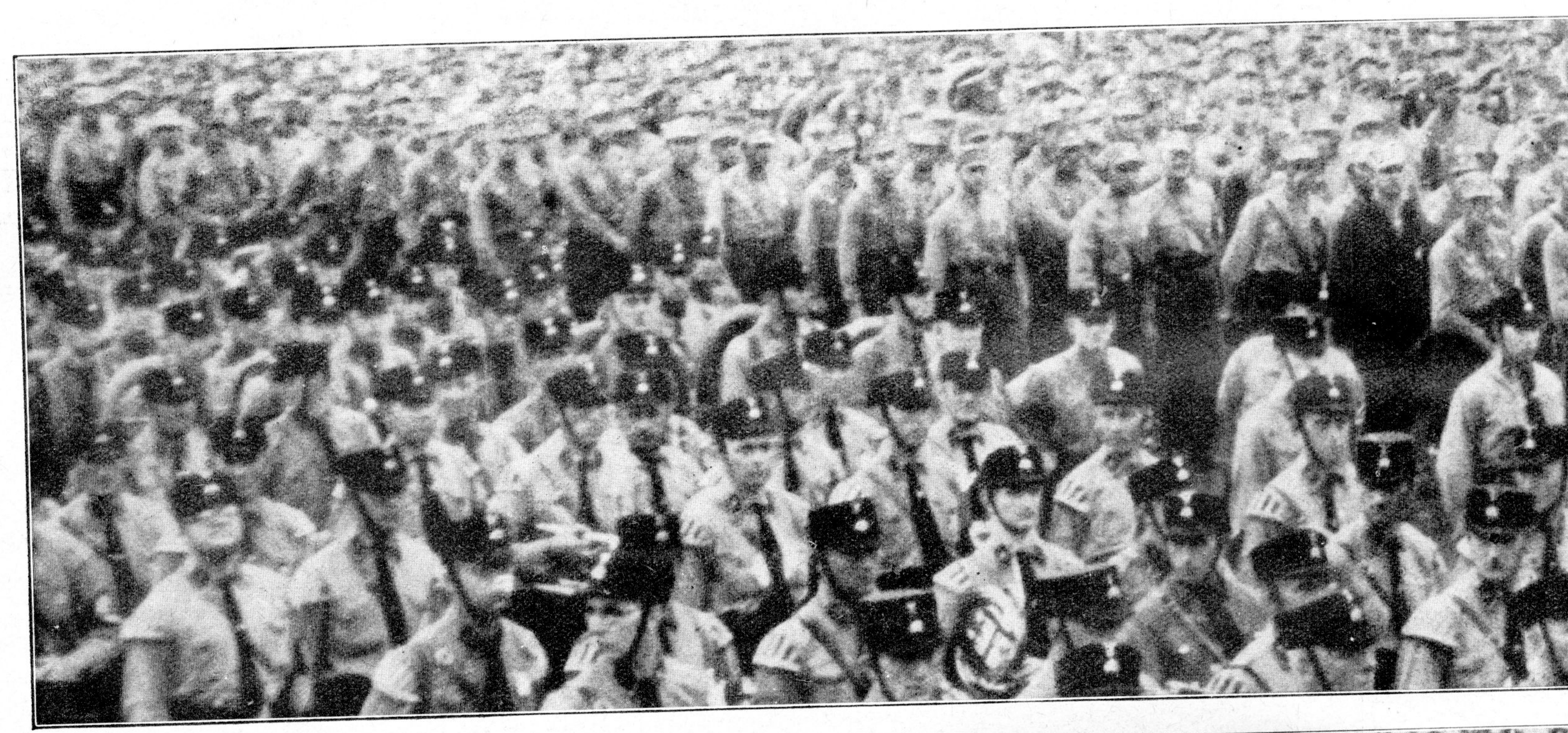
Preis 20 Pfennig
Österreich: 40 Groschen
Schweiz: 30 Rappen
Ausland: 35 Pfennig

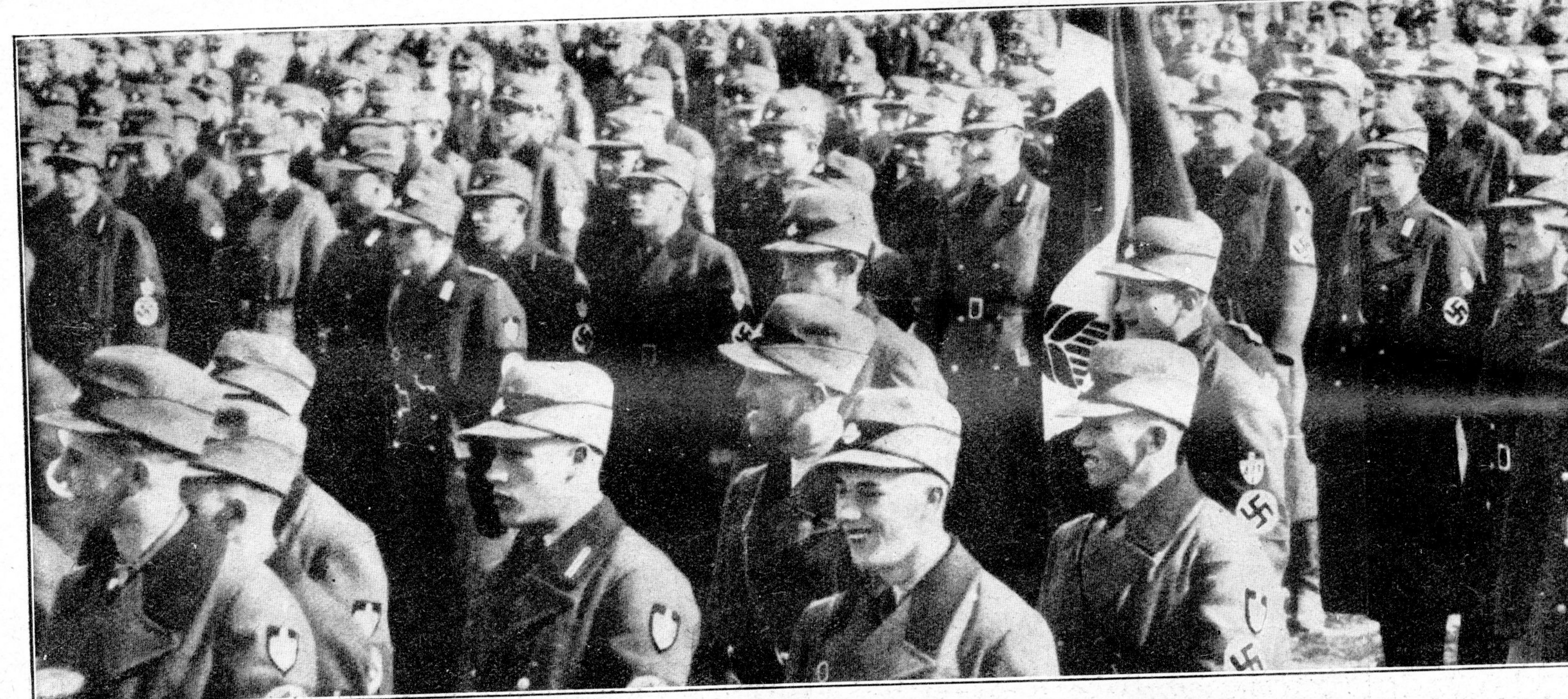
9. JAHRGANG / FOLGE 17 / SAMSTAG, 28. APRIL 1934

VERLAG FRZ. EHER NACHF., G.M.B.H. MÜNCHEN 2 NO

Die schaffende Hand

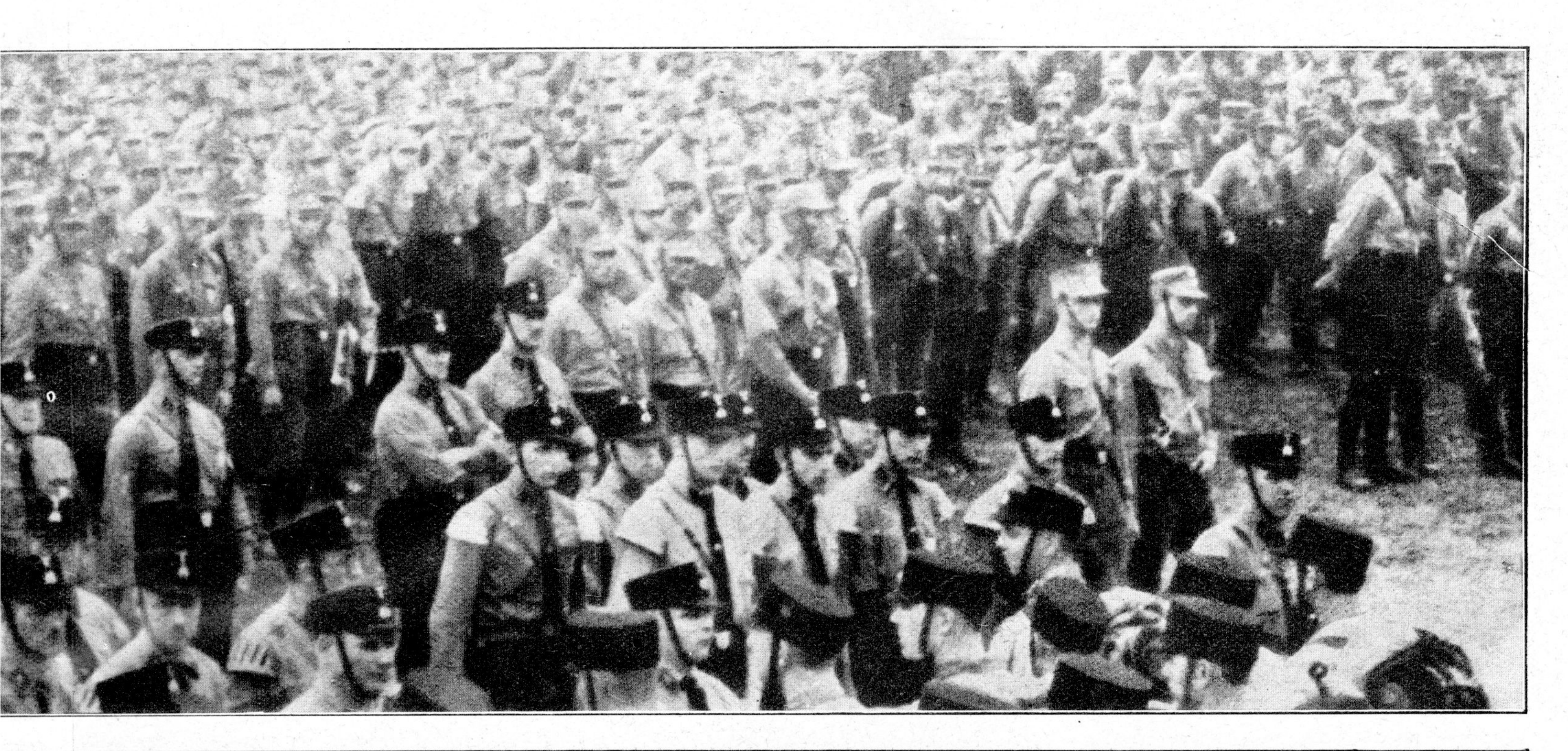
DER 1.

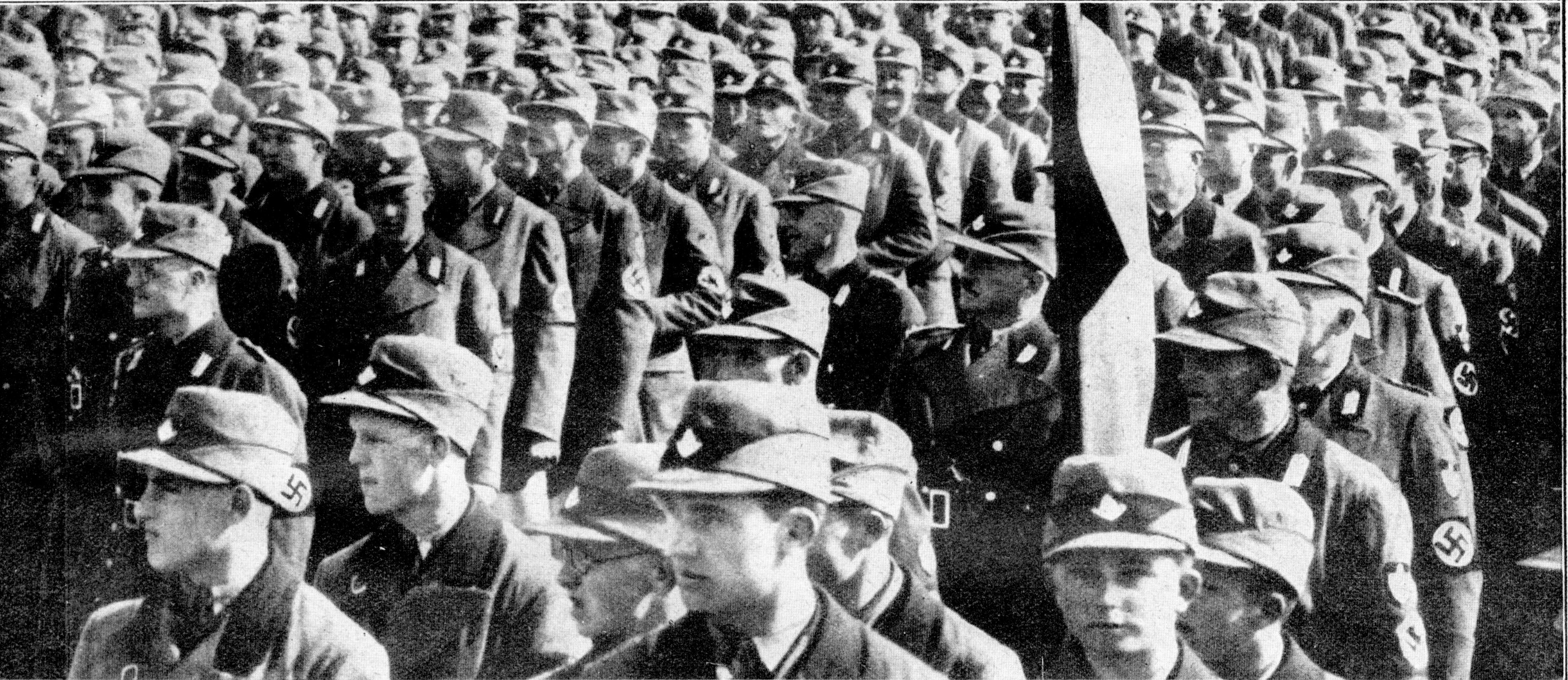




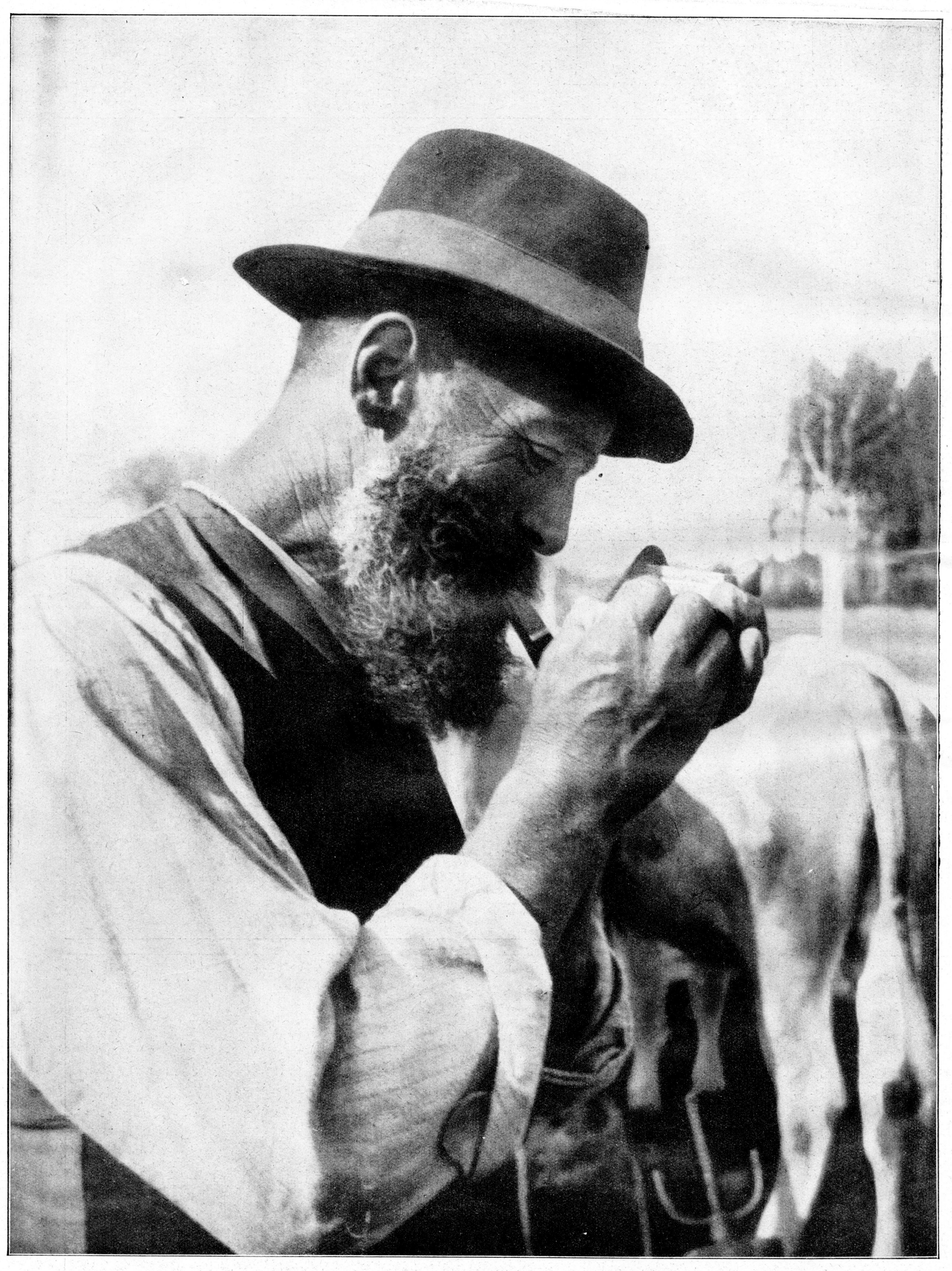


MAI









Feierabend

Aufnahme: K. Lidl.

Ehre der Arbeit!

Wer den wuchtigen Hammer schwingt,
wer im Felde mäht die Ähren,
wer ins Mark der Erde dringt,
Weib und Kinder zu ernähren,
wer stroman den Nachen zieht,
wer bei Woll' und Werg und Flachse
hinterm Webestuhl sich müht,
daß sein blonder Junge wachse;

Jedem Ehre! Jedem Preis!
Ehre jeder Hand voll Schwielen!
Ehre jedem Tropfen Schweiß,
der in Hütten fällt und Mühlen!
Ehre jeder nassen Stirn
hinterm Pfluge! Doch auch dessen,
der mit Schädel und mit Hirn
hungernd pflügt, sei nicht vergessen!

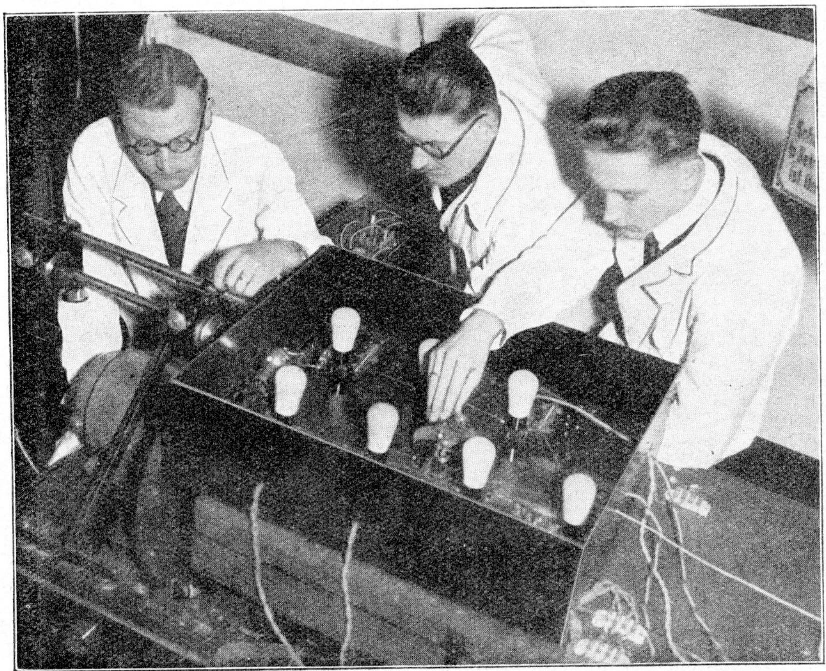
(Freiligrath)



Beim Alpenstraßenbau zwischen Oberau und Kloster Ettal.

Fernsehen und Fernhören

So sieht ein Fernseh-Sendeapparat aus. Links das etwas komplizierte Kinogerät, davor die Bildzerlegungsscheibe. Von hier aus werden die Filmstreifen durch den Sendeverstärker aus Lichtimpulsen in Stromimpulse umgewandelt. Vorn rechts ein Empfangsgerät, mit dem die Sendung gleich aufgenommen und kontrolliert wird.



Der wichtigste Teil des Sendeapparates, die Photozelle und der Sendeverstärker. Vor dem Kasten links die Zerlegerscheibe mit 90 bis 180 Schlitzen. Durch diese Scheibe erreicht man eine Zerteilung von 180 Zeilen und eine Punktzahl von 43 000, die Bilder haben eine Größe von 18×24 Zentimeter.



Mit diesem endlosen Filmstreifen wurden die Versuche ausgeführt. Das Fernsehprogramm wird aus Filmübertragungen zusammengestellt werden. Man wird sehen und hören....

zugleich!

ach jahrelangen, schwierigsten Vorarbeiten ist
s Problem des Fernsehens aus dem Stadium
r Theorie und der Laboratoriumsexperimente
das der praktischen und allgemeinen Aus-
hrung getreten. Der Fernsehapparat für alle ist
irklichkeit geworden.

Im Reichspostzentralamt wurden die letzten Versuche zur Beseitigung der technischen Schwierigkeiten durchgeführt. Dank der Arbeit, die hier geleistet wurde, kann jetzt in allernächster Zeit eine Sehnsucht der Menschheit gestillt werden. Es ist gar nicht abzusehen, von welch überragender Bedeutung für die künftige Gestaltung der Erziehung und der Bildung diese Verbindung des Rundfunks mit dem Fernsehen sein wird. Aufgabe der Industrie ist es nun, es jedem möglich zu machen, ein Fernsehgerät zu erwerben. Es ist zu erwarten, daß die Einführung des Fernsehens auch eine wesentliche Verminderung der Zahl der Arbeitslosen mit sich bringen wird und auch so der deutschen Wirtschaft in größtem Umfange zugute kommt.



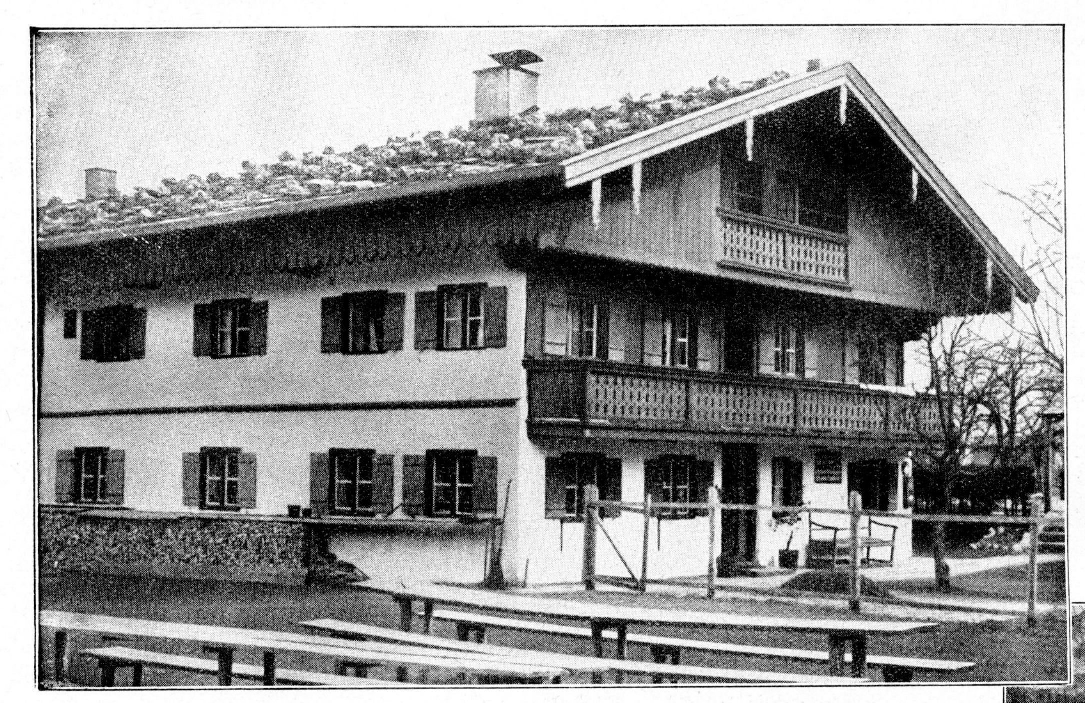
Rechts: Die Empfangsapparatur, — einfach, leicht und übersichtlich zu handhaben. Das Bild erscheint in der Größe 18×24 Zentimeter, — oben ist der Lautsprecher angebracht. Dieses Gerät ist bereits für den Publikumsgebrauch bestimmt.

So wird der Empfangsapparat aussehen.
Oben die Braunsche Röhre. Durch diese wird wieder umgekehrt der Strom in Lichtenergie verwandelt.

(Phot. Gerda Oehme)

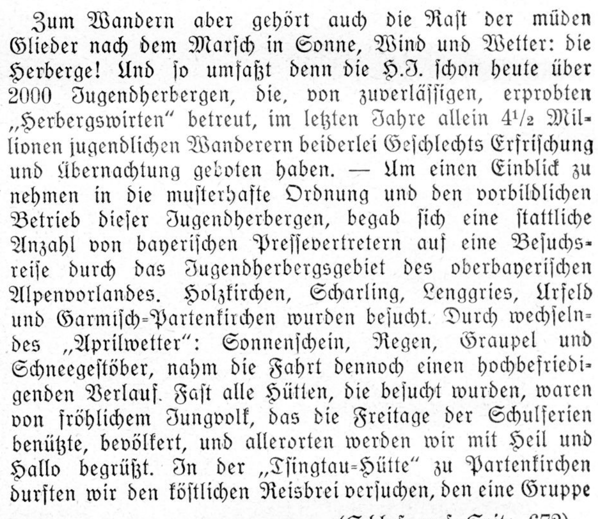
Jugend-Herbergen der H.J.

im oberbayerischen Alpenvorland

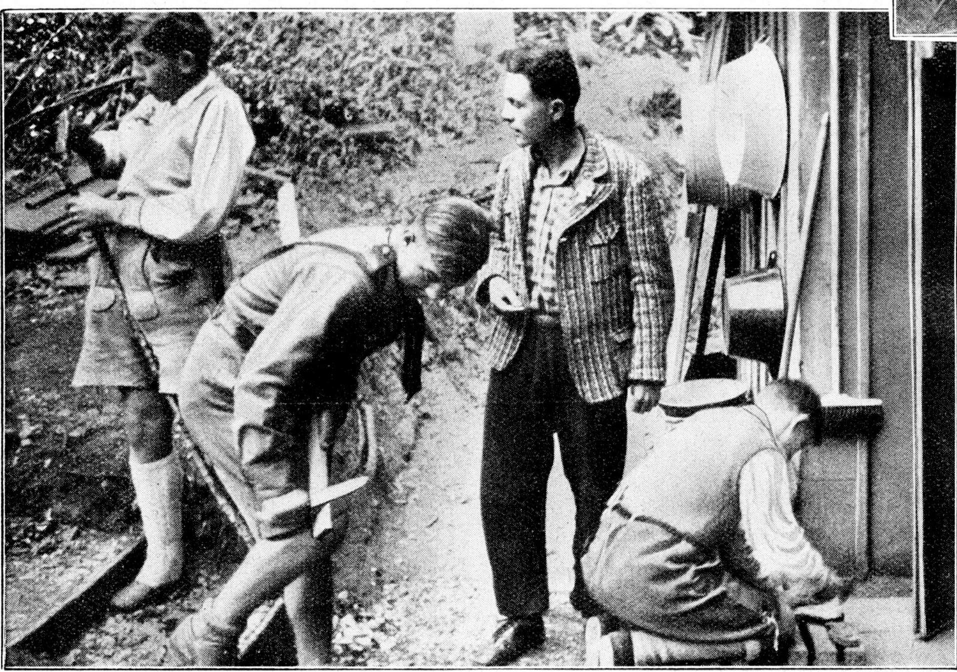


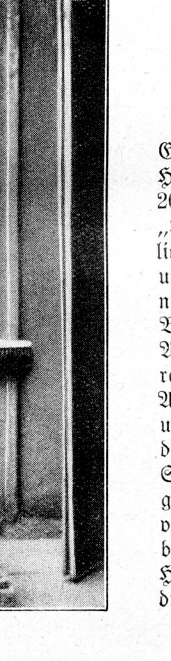
Die Jugendherberge in Scharling bei Kreuth.

Wie alle führenden Organisationen des neuen Deutschland, ist auch die H.J. heute zu einer riesigen Körperschaft herangewachsen. Deutschlands Hoffnung beruht auf seiner Jugend, sie ist, wie unser Führer beim letzten Parteitag in Nürnberg sagte, „der Garant der Zukunft"! Ertüchtigung und Erstarkung dieser Jugend ist daher eines der vornehmsten Ziele des neuen Deutschland. Zu den Hauptbetätigungen dieser jugendfrischen, braun gebrannten, gesunden Schar gehört der Wandersport und damit das frühzeitige Erkennen und Erleben der Schönheiten unserer lieben deutschen Heimat aus eigenster Anschauung.



Jugendherberge in Urfeld am Walchensee.

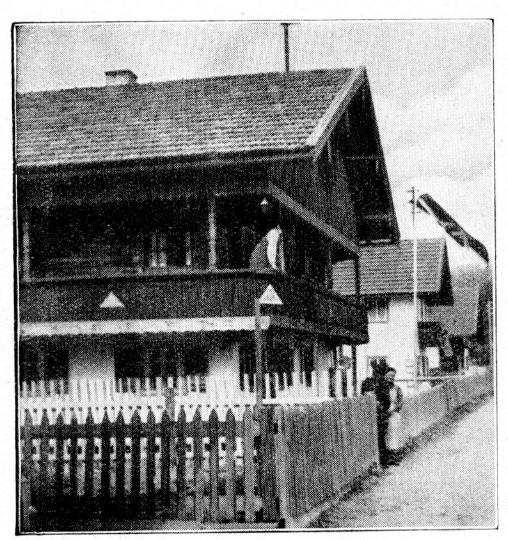




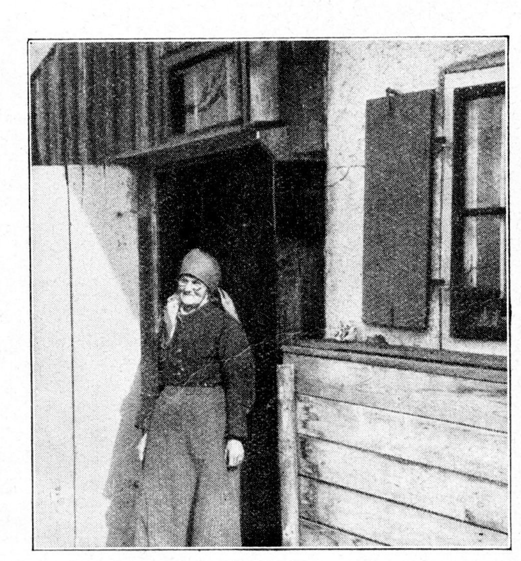
Vorbereitungen zum Golfwettspiel in Urfeld.

Zum Wandern aber gehört auch die Rast der müden Glieder nach dem Marsch in Sonne, Wind und Wetter: die Herberge! Und so umfaßt denn die H.J. schon heute über 2000 Jugendherbergen, die, von zuverlässigen, erprobten „Herbergswirten" betreut, im letzten Jahre allein 4½ Millionen jugendlichen Wanderern beiderlei Geschlechts Erfrischung und Übernachtung geboten haben. — Um einen Einblick zu nehmen in die musterhafte Ordnung und den vorbildlichen Betrieb dieser Jugendherbergen, begab sich eine stattliche Anzahl von bayerischen Pressevertretern auf eine Besuchsreise durch das Jugendherbergsgebiet des oberbayerischen Alpenvorlandes. Holzkirchen, Scharling, Lenggries, Urfeld und Garmisch-Partenkirchen wurden besucht. Durch wechselndes „Aprilwetter": Sonnenschein, Regen, Graupel und Schneegestöber, nahm die Fahrt dennoch einen hochbefriedigenden Verlauf. Fast alle Hütten, die besucht wurden, waren von fröhlichem Jungvolk, das die Freitage der Schulferien benützte, bevölkert, und allerorten werden wir mit Heil und Hallo begrüßt. In der „Tsingtau-Hütte" zu Partenkirchen durften wir den köstlichen Reisbrei versuchen, den eine Gruppe

(Schluß auf Seite 672)

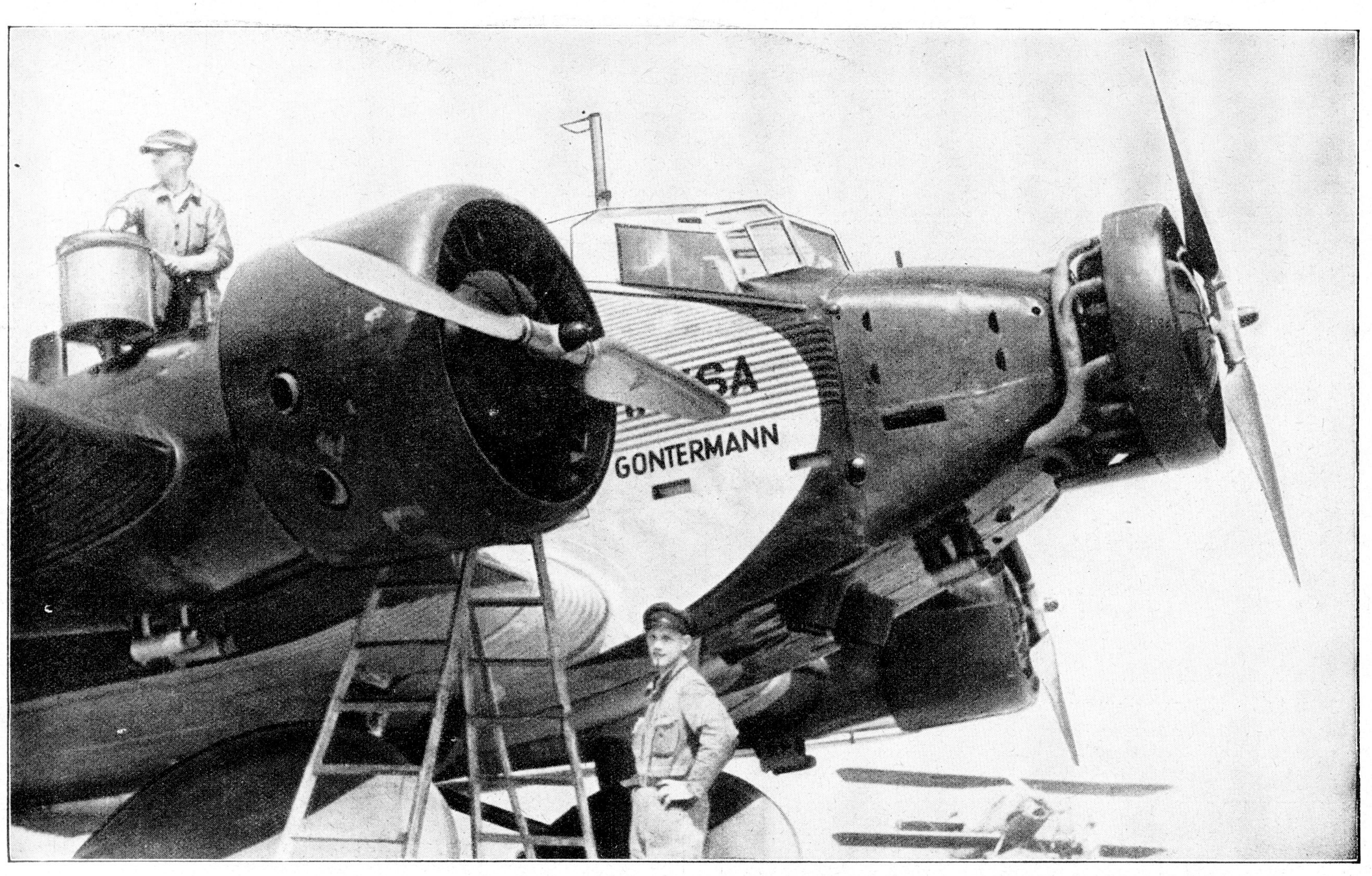


Vor der Herberge in Lenggries.



Die Herbergsmutter in Holzkirchen.

Der bescheidene, doch schöne Herbergsbau in Holzkirchen.



Tanken und Kontrolle einer großen, dreimotorigen Maschine.

Bei den Verkehrsfliegern

Augenblicksbilder von den Flugplätzen der Deutschen Lufthansa

Aufnahmen: Alice Hess



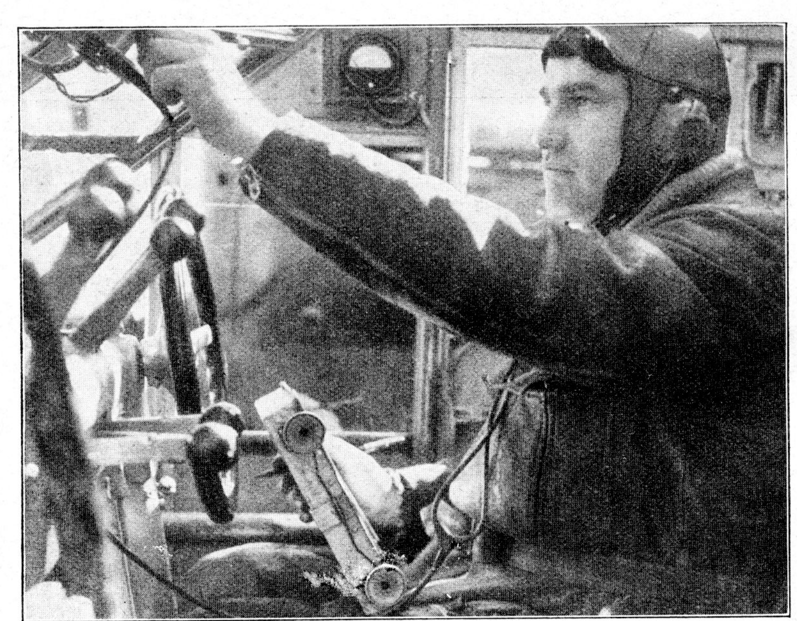
Major Hailer, Fliegerkommandant und Vorstand der Süddeutschen Lufthansa (rechts), mit Kapitän Rother am Flughafen München im Gespräch.
Major Hailer hat 1925 zum erstenmal die Zentralalpen mit einem Verkehrsflugzeug überquert und ist der Schöpfer der Alpenluftstrecken München—Mailand und Berlin—München—Venedig—Rom.

Symbol einer Zeit, die Geschwindigkeit will, ist der Flugplatz. Raumüberbrückend, Entfernungen überwindend, durchrasen Flugzeuge weite Strecken. Landstriche, von Postkutschen einst in mehreren Tagpartien durchholpert, schrumpfen zum Nichts, werden in einigen Minuten überflogen. Am Bahnhof der Kleinstadt, den ein FD nichtsachtend durchdonnert, drängen sich Menschen. Sie alle wollen einen Hauch von der großen, weiten Welt empfinden. Und was diesen der Schienenstrang und die raumgreifende Eile der Schnellzugslokomotive ist, das gilt dem Großstädter der Flughafen. Hier fühlt er den Pulsschlag des Weltenverkehrs. Brüllend laufen die Motore im Stand. Wirbelnd drehen sich die Propeller, reißen die Luft an sich und stoßen sie nach hinten, daß den Monteuren die Haare fliegen. Nun schwebt ein Flugzeug im sanften Gleitflug zu Boden, setzt auf, rollt über das Feld und steht. Passagiere steigen aus. Woher sie kommen? Die Kundigen wissen es, die Stammgäste am Zaun, die Stammgäste im Flughafenrestaurant, die es lieben, ihren Nachmittagskaffee dort draußen einzunehmen, wo die große Welt so nahe ist.

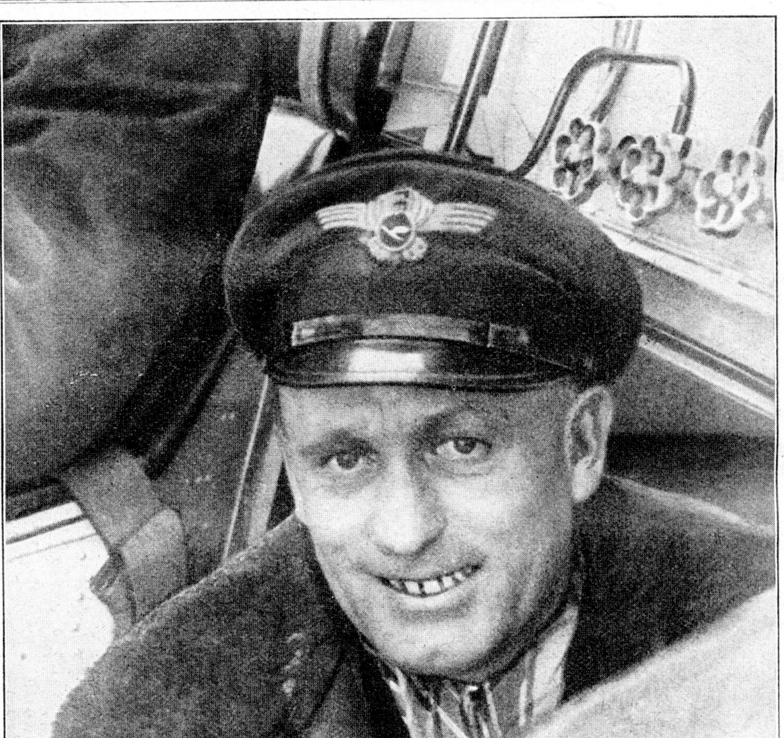


Aufnahmen: Alice Hess

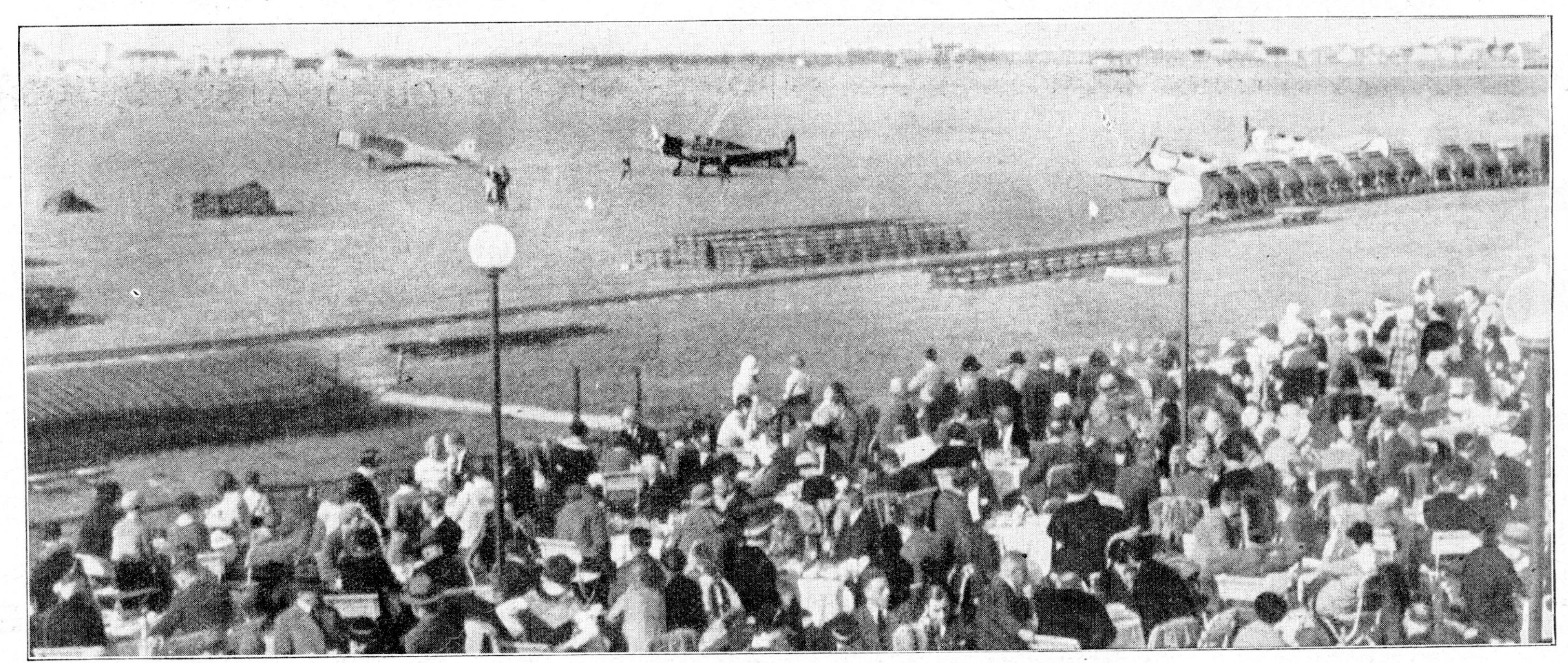
Vor dem Start eines großen Passagierflugzeugs.
Der Ansturm auf die besten Plätze.



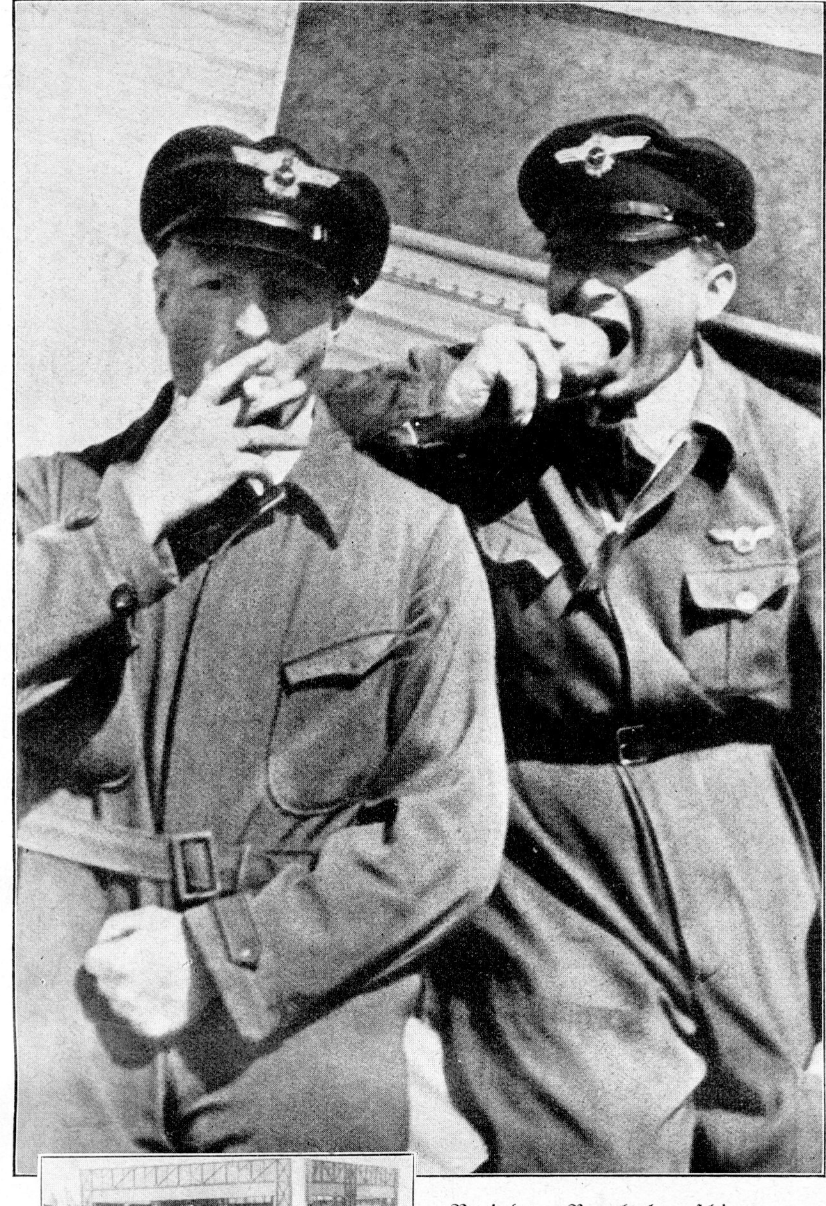
Maschinistfunker beim Geräte-Abstimmen.
In der Hand hält er sein Funktagebuch.



Ein „Millionär der Luft":
Flugkapitän Lieb, der vor kurzem seinen millionsten Flugkilometer zurückgelegt hat.

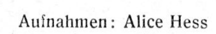


Blick auf den Flughafen München. Hochbetrieb beim Nachmittagskaffee.



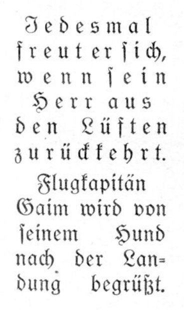


Bei den Verkehrsfliegern: Flugkapitän Harry Rother und sein Maschinistfunker Rivinius stärken sich nach einem anstrengenden Alpenflug.



Aufnahmen: Alice Hess

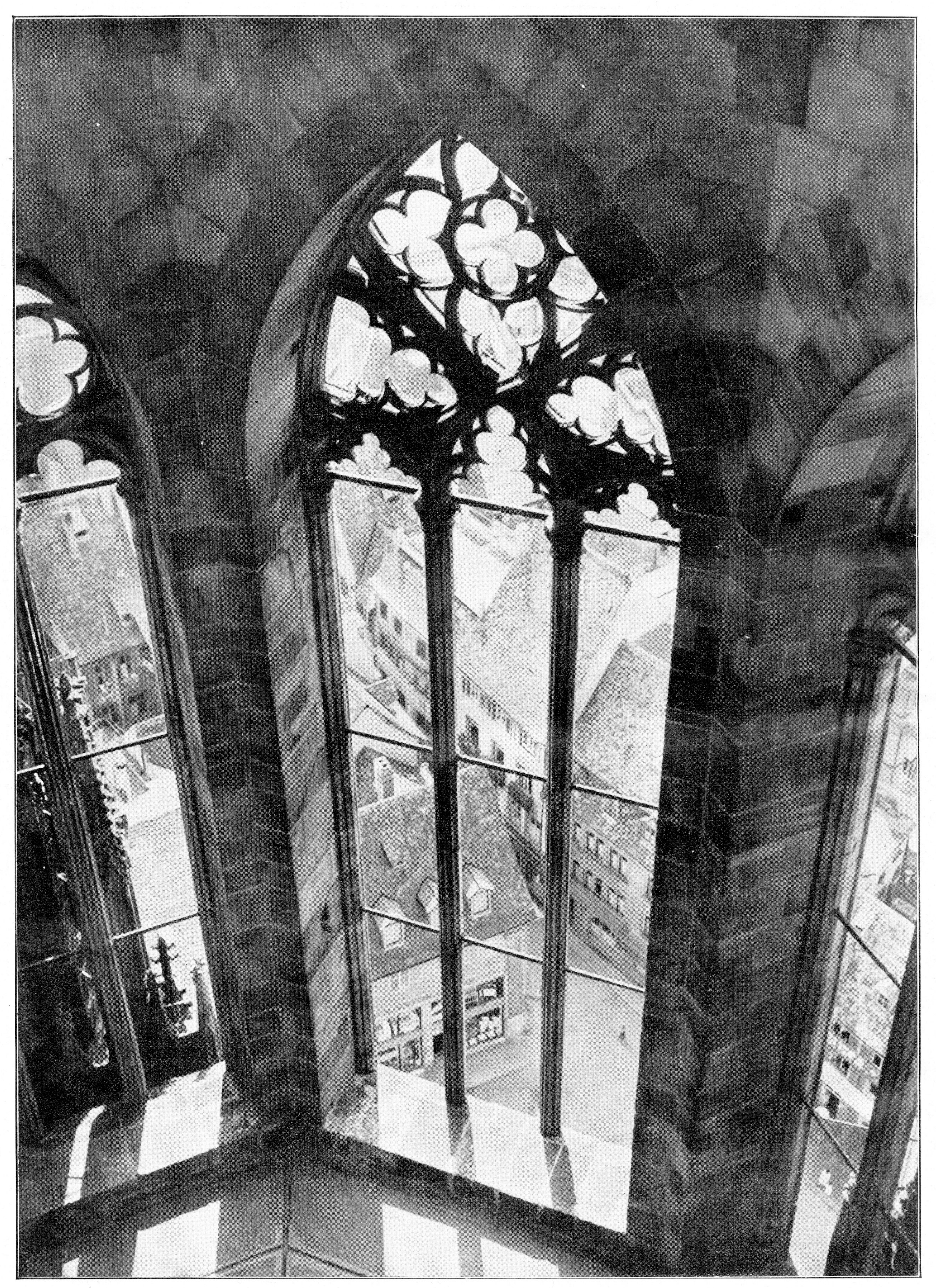
Flugkapitän Doldi, ein bekannter Alpenflieger, macht eine „Reisebekanntschaft".



Jedesmal freut er sich, wenn sein Herr aus den Lüften zurückkehrt. Flugkapitän Gaim wird von seinem Hund nach der Landung begrüßt.



Junge Läufer beim Gepäckverladen. Ihre gute Laune verläßt sie auch bei noch viel schwerer beladenen Gepäckwagen nicht.



Blick durch ein Maßwerkfenster des Münsters zu Freiburg im Breisgau auf den Marktplatz. Phot. L. Dünbier

riesige Wassersäule und Bimssteine emporschleuderte, worauf plötzlich wieder Ruhe eintrat.

Bei einer anderen Katastrophe, die sich im April 1847 kurz vor dem Ausgang des Schwarzen Meeres zum Bosporus ereignete, wurde ein Dampfer durch plötzlich von allen Seiten heranstürzende Wogen vernichtet. Hier handelte es sich offenbar um ein Einsturzbeben, also um eine Schollenverschiebung bzw. Senkung des Meeresbodens, wodurch infolge Nachstürzens des Wassers jene Wogenbildung verursacht wurde.

Am 17. Juli 1852 konnte im äquatorialen Atlantik ein wirkliches Kochen der See beobachtet werden, woraus gedeutet werden kann, daß hier zweifellos ein Eruptionsvorgang auf dem Meeresgrunde stattgefunden hatte.

Aus der gleichen Ursache lassen sich auch die am 12. Januar 1872 im offenen Ozean gesichteten turmhohen Wassersäulen erklären, die wie Torpedos aus dem Meere emporschoßen. Diese Erscheinungen konnten lediglich nur durch unterseeische Gasexplosionen hervorgerufen werden.

Aus diesen und noch vielen anderen nachgewiesenen Fällen kann ohne weiteres gefolgert werden, daß auf dem Meeresgrunde unausgesetzt der Schauplatz großer Umwälzungen ist, die von keines Menschen Auge gesehen werden. Diese unsichtbaren Katastrophen können zuweilen über die Meeresgrenzen hinaus zu einer großen Gefahr für die Menschheit werden.

Eine solche Gefahr bilden die sogenannten „seismischen Wogen", die als wandernde Flutwellen oft ganz ungeheure Meeresflächen durcheilen und kilometerweit ins Land hineinstürzen. Ihre Entstehungsursache ist auf große Bodensenkungen auf dem Meeresgrunde zurückzuführen. Besonders schwere seismische Wogen pflegen meistens im Gefolge großer See- oder auch Erdbeben aufzutreten, deren Epizentrum nicht auf dem Festlande selbst, sondern im vorgelagerten Meeresboden liegt.

Eine derartige Flutwelle zerstörte am 15. Juni 1896 an der Nordküste der japanischen Insel Hondo innerhalb 5 Minuten über 7000 Häuser, wobei 27 000 Menschen getötet und 5000 verwundet wurden. Ein 200 Tonnen fassender Schoner wurde 450 Meter weit aufs Land geworfen, und eine große Anzahl Boote und Dschunken flogen wie Spielzeug durch die Luft.

Ebenso wurde die Wirkung des zerstörenden Erdbebens von Tokio am 1. September 1923 durch eine seismische Woge wesentlich erhöht. Dieses Beben hatte nach Feststellungen des japanischen Erdbebendienstes seinen Herd unmittelbar vor dem Ausgang der Tokiobucht, so daß die Flutwellen mit ungeminderter Wucht ihren Zerstörungsweg über die Küste nehmen konnten. Die Katastrophe wurde noch dadurch verschlimmert, daß die modernen, nach amerikanischer Bauweise errichteten Häuser der Hauptstadt Tokio den Erschütterungen nicht standhielten, so daß infolge der Gas- und Wasserleitungsbrüche verheerende Brände entstanden, die nicht gelöscht werden konnten.

Die Statistik der durch seismische Wogen verursachten Katastrophen zeigt in erschreckender Weise die ernste Gefahr, in welcher sich hauptsächlich die Küstenstädte der Erdbebenländer befinden. Die große Erdbebenkatastrophe von San Franzisko im Jahre 1906 ist ein ebenso klarer Beweis dafür, desgleichen die Erdbeben von Arica und Tacna in Peru vom 13. August 1868, ferner die Katastrophen in Kolumbien und Ekuador am 31. Januar 1905 und in Deutsch-Neuguinea am 15. September 1906, wobei die verheerende Wirkung der seismischen Wogen eine ebenso bedeutende Rolle spielte.

Nach neueren Erfahrungssätzen ist die Hauptentstehungsursache des Vulkanismus und der Erdbeben auf die fortgesetzte Verschiebung der Erdschollen zurückzuführen, wobei die Erdrotation zum mindesten als Hilfsfaktor anzusehen ist. Alle anderen Theorien, die den Vulkanismus als Folge von Fluterscheinungen oder kosmischen Einflüssen zu erklären suchen, müssen wegen unzulänglicher Beweise als hinfällig betrachtet werden. Selbst wenn man von der Erkaltungstheorie der Sterne ganz absehen will, um den Ansichten der neuen Forscher gerecht zu werden, wonach das Vorhandensein unterirdischer Glutmassen in Abrede gestellt wird, läßt sich der Vulkanismus auf dieselbe Weise durch Schollenverschiebungen erklären; denn es wird einleuchten, daß durch den gewaltigen Reibungsdruck, den die wandernden Erdschollen auf die unteren Schichten ausüben, große Zersetzungsprozesse unter unerhörten Temperaturen stattfinden, die letzten Endes zu explosiven Ausbrüchen glühend-flüssiger Massen und Gase führen müssen. — Diese unsichtbaren Katastrophen sind mitbeteiligt an der Bildung neuer Erdformationen, die dereinst aus den Fluten emporsteigen, um kommenden Generationen als Wohnsitz zu dienen. Alwin Dreßler.

Schlagfertig

Als der Dichter Raabe auf der Höhe seines Ruhmes war, besuchte ihn eines Tages ein Baron, der sich einbildete, ein Schriftsteller zu sein, und alle Welt mit seinen Werken langweilte. Der Aristokrat beklagte sich bitter, daß die Zeitungen nie etwas von ihm oder über ihn brächten; es sei geradezu eine Verschwörung des Schweigens gegen ihn ausgebrochen.

„Können Sie mir nicht einen Rat geben, lieber Kollege", rief er schließlich, „was ich gegen diese Verschwörung tun kann?"

Raabe lächelte höflich, zuckte die Achseln und meinte: „Das beste ist, Sie schließen sich ihr an."

Verlag: Frz. Eher Nachf., G. m. b. H., München 2 NO, Thierschstraße 11—17. Fernsprecher: 20647 u. 22131 Drahtanschrift: Eherverlag München. Bezugspreis in Deutschland durch die Post und durch jede Buchhandlung monatlich 86 Pfennig, durch Umschlag M. 1.45. Bei Zustellung ins Haus kostet der „Illustrierte Beobachter" 2 Pfennig Zustellgebühr mehr. Unsere Lieferanten sind daher berechtigt, die Zeitschrift mit 22 Pfg. frei Haus zu liefern. Versand ins Ausland durch Umschlag monatlich M 1.45, für Länder mit ermäßigtem Porto M 1.25 Postscheckkonto: München 11346; Wien: 79921; Prag 77303; Schweiz, Bern, Postscheck III 7205. Bank: Bayer. Hypotheken- u. Wechselbank, Filiale Kaufingerstraße. Der „Illustrierte Beobachter" erscheint wöchentlich am Samstag. Schriftleitung: München 13, Schellingstraße 39/II. Fernruf: 20755 und 20801. Hauptschriftleiter: Dietrich Loder, München; Stellvertreter und Berliner Schriftleiter: Dr. Hans Diebow, Charlottenburg, verantwortlich für den Anzeigenteil: Georg Kienle, München. Druck: Münchner Buchgewerbehaus M. Müller & Sohn G.m.b.H., München. Für Bild- und Texteinsendungen, die ohne Anforderung eingeschickt werden, übernimmt die Schriftleitung keine Verantwortung. Rücksendung erfolgt nur, wenn Rückporto beiliegt und Text und Bilder genaue Adressenvermerke tragen. Bei jeder Bildeinsendung aus dem Organisationsleben muß die kostenfreie Nachdruckerlaubnis des Photographen mit eingereicht werden.
Diese Ausgabe darf in Lesezirkeln nur geführt werden, wenn sie im Kopf als Lesezirkel-Ausgabe kenntlich gemacht ist.
Durchschnittsauflage für das 1. Kalendervierteljahr 1934: 854628 Exemplare

Vergessen Sie nicht RM. 10000.– zu gewinnen!

Schenken Sie dem

Dicken Sport Preisrätsel

Ihre Aufmerksamkeit. **RM.35000.-** Gesamtpreise

Preisrätselprospekt beim Zigarettenhändler

Mit Flugzeugbildern!

Sammelalben zum Preis von 30 Pfg. beim Zigarettenhändler oder bei den

TAUSCHZENTRALEN:

Berlin NO 43, Keibelstraße 36
Düsseldorf, Kaiser Wilhelm-Straße 27
München, Weinstraße 9

Ein gutes Hilfsmittel zur Lösung der Preisaufgabe.

Die **DICKE SPORT 3⅓**

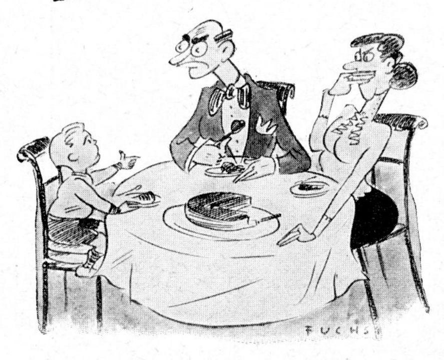
ist eine Zigarette im Riesenformat, hergestellt aus edelsten Orienttabaken nach den unerreichten Mischungs-Rezepten eines durch seine 150jährige Tradition in allen Weltteilen bekannten Unternehmens.

Sie enthält gepflegten Tabak!

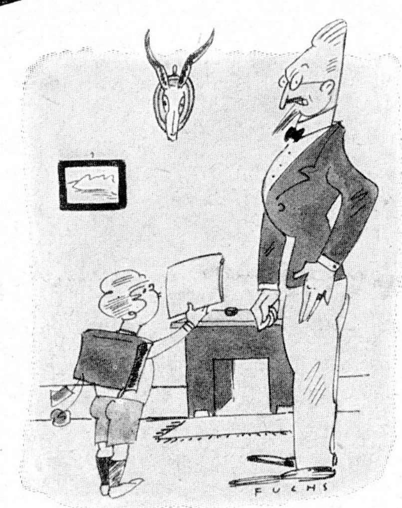
Scherz Spott Hieb



„Ich bin uneingeladen zu dieser blödsinnigen Gesellschaft gekommen!"
„Ich auch!"
„Haben Sie schon mit der dämlichen Gastgeberin gesprochen?"
„Doch ja, das ist nämlich meine Frau!"



„Schmeckt dir denn der Kuchen, Onkel?"
„Doch, der ist sogar sehr gut!"
„Komisch, Mami sagt doch immer, du hättest überhaupt keinen Geschmack!"



„Hier ist der Aufsatz, Vati, den du mir geschrieben hast. Du sollst ihn noch einmal schreiben und außerdem heute nachmittag zwei Stunden Arrest absitzen!"



„Bitte schön, ist das der Berliner Schnellzug?"

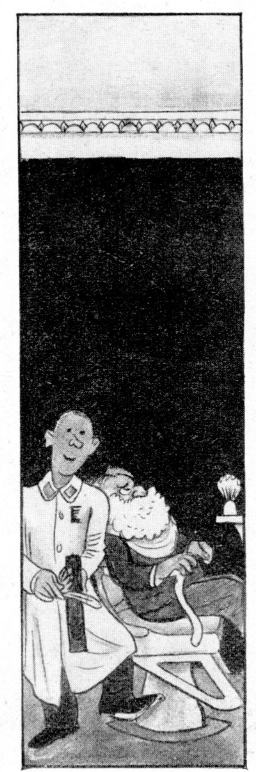


„Sie haben lange nichts mehr komponiert, Meister!"
„Ich kann nur komponieren, wenn ich Geld habe!"
„Und wann werden Sie Geld haben?"
„Wenn ich wieder etwas komponiert habe!"



„Bitte, hilf mir doch! Ich kann nicht feststellen, ob gerade oder gebogene Augenbrauen zu diesem Kleid am besten aussehen!"

Im Eifer des Gesprächs



„Ich stelle mir das . . .



wundervoll vor . . .



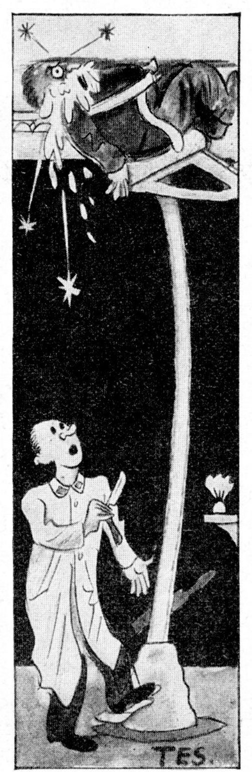
Herr Flugkapitän . . .



wenn man so . . .



immer höher und höher . .

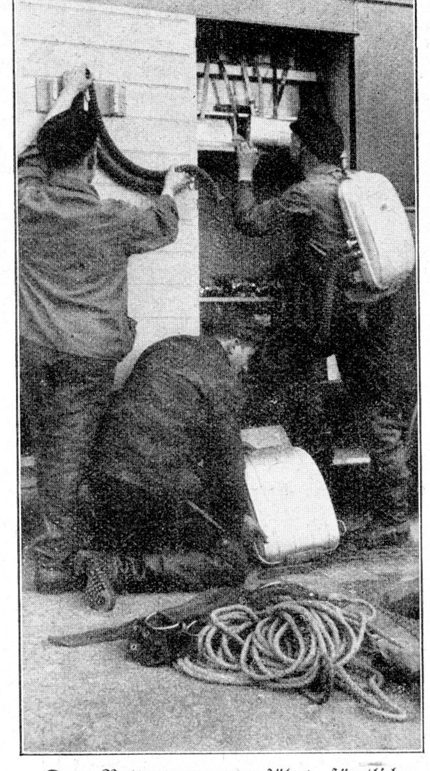


steigen kann, ohne jedes Hindernis!"

Gift-Gas unter der Erde

BILDER VON DER GASSCHUTZTRUPPE IM UNTERIRDISCHEN DÜSSELDORF

Der Rettungswagen fährt mit unheimlichen Gestalten durch die Stadt. Die Mitglieder der Rettungstruppe müssen sich vorschriftsmäßig schon während der Fahrt für die Rettungsarbeiten vorbereiten, die Gasmasken anlegen usw.



Der Rettungswagen führt sämtliche bei Unglücksfällen nötigen Geräte und Apparate mit.



Eine Rettungsmannschaft geht zur Unglücksstelle.
Die Mitglieder dieser unterirdischen Rettungsexpedition sind mit allen nötigen Hilfsmitteln ausgerüstet.

Unter dem Straßennetz der modernen Großstadt befindet sich ein Labyrinth von unterirdischen Straßen: die riesigen Entwässerungskanäle. Es ist ein wahres Meisterwerk der modernen Ingenieurkunst, dieses Straßennetz unter der Erde, das die Sauberkeit und Hygiene der Großstädte gewährleistet. Diese Kanäle sind aber auch Nester der Gefahr, da hier unter Umständen sich Giftgase entwickeln können, die dann ganze Stadtteile, sogar ganze Städte gefährden können. In der letzten Zeit hat sich die Gefahr durch die Errichtung von Benzintankstellen, durch die unterirdischen Leitungen des Leuchtgasnetzes noch vermehrt, so daß sich die Stadt Düsseldorf, allerdings als erste und

Der verunglückte Arbeiter wird aufgefunden. An Ort und Stelle wird erste Hilfe geleistet.



In den kleineren Kanälen wird der verunglückte Arbeiter auf den Schultern eines Kollegen herausgetragen. Wichtigste Aufgabe ist: so schnell wie nur möglich frische Luft.



In größeren Kanälen erfolgt der Transport mit Hilfe einer besonderen Tragbahre.

einzige Stadt auf der Welt entschlossen hat, eine ständige Gasschutzkontrolle einzurichten. Diese Einrichtung ist ganz unabhängig von den Luftschutzeinrichtungen. Sie sucht die unterirdische Giftgasgefahr zu bannen.

Unsere Bilder zeigen die Tätigkeit einer Gasschutztruppe im unterirdischen Düsseldorf.



Giftgas unter der Erde:
Der verunglückte Arbeiter wird aus dem Kanal herausgezogen.



Der Leiter der Gasschutztruppe bei den Düsseldorfer Kanalisationswerken vor dem Gasrettungswagen.

Schematische Darstellung der Rettungsarbeit. Die Rettung kann auch mit Hilfe eines Schlittens erfolgen. Dieser Schlitten findet nur in ganz kleinen Kanälen Verwendung, wo die ganze Rettungskolonne nicht an den Verunglückten herankommen kann.

Das geheimnisvolle Ungeheuer — der neue Rennwagen von Mercedes-Benz tobt, mit Ernst Henne am Steuer, über den Nürburg-Ring.
Tempo: etwa 220 Stundenkilometer — grob geschätzt; die wirkliche Höchstgeschwindigkeit dürfte wesentlich höher liegen.

Der geheimnisvolle Rennwagen

Auf dem Nürburg-Ring wird „Benzin geredet".
Direktor Werlin (links) von Daimler-Benz mit Henne und Brauchitsch. Gesprächsthema: die reizende Eifel-Landschaft, das schöne Frühlingswetter und ... die Fahreigenschaften des neuen Rennwagens.



Oberführer Schreck, der Fahrer und ständige Begleiter des Führers,
unterhält sich mit Manfred von Brauchitsch und Ernst Henne (mit weißer Kappe).

Seit drei Monaten waren Kameraleute und Journalisten hinter dem neuen Rennwagen von Mercedes-Benz her ... so, wie ein Geschwader Haifische im Kielwasser eines Dampfers schwimmt und darauf lauert, daß nun endlich ein Nigger als Beute über Bord kommt. Ein Kollege hatte sich in den Daimler-Benz-Werken eingenistet. Tagelang saß er dort, ging in der Fabrik herum, machte Aufnahmen, schrieb Märchen ... und eines Morgens zeigte man ihm die Gesenkschmiede. In der Gesenkschmiede



Auf dem Nürburg-Ring wird „Benzin geredet".
Ministerialdirektor Brandenburg (links) vom Reichsverkehrsministerium spricht mit dem Italiener Fageoli, der mit dem neuen Rennwagen mehrere Rennen bestreiten wird. — Der dritte Mann (zwischen Brandenburg und Fageoli) ist Dr. Nibel, der Chefkonstrukteur und technische Direktor der Daimler-Benz A.G. Er lehnt es ab, sich als Konstrukteur des neuen Rennwagens zu bezeichnen, und weist darauf hin, daß die besten Köpfe und die geschicktesten Hände bei Daimler-Benz in gemeinsamer Arbeit dieses Wunderwerk der Technik erschaffen haben.

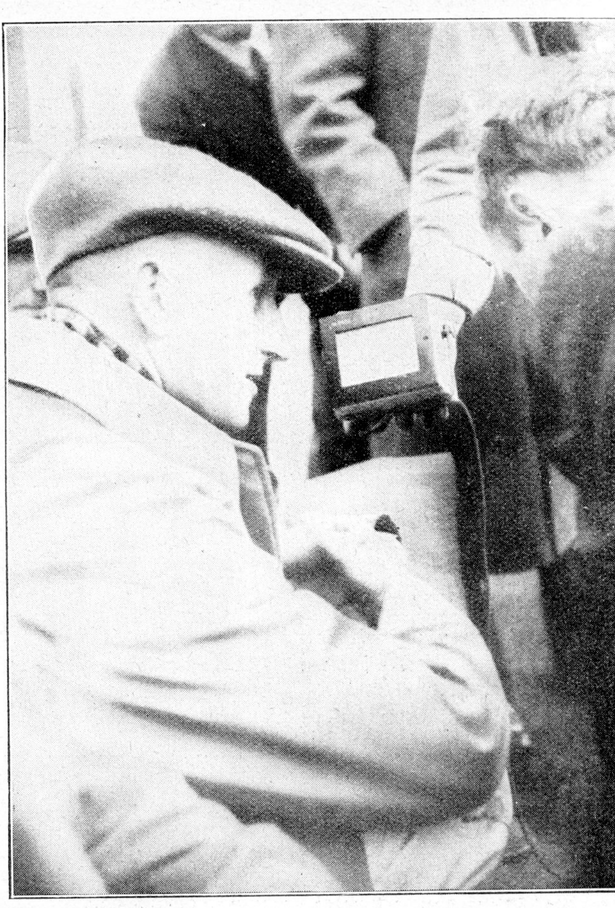




Die neue Renn-Mannschaft von Mercedes-Benz.

Manfred von Brauchitsch — der Glückspilz. Sieger im großen Avus-Rennen 1932. Hatte beim Training mit dem neuen Rennwagen in Italien einen Unfall: bei einem Tempo von gut 250 Stundenkilometer traf der eine Hinterreifen einen kleinen Stein — das gab ein Loch wie von einer Pistolenkugel. Der Wagen erschrak heftig und verließ mit einem Satz die Straße, rutschte einen Kilometer weit über die Äcker ... Fahrer und Maschine etwas blaß, aber unbeschädigt.

Und das ist der dritte Mann: Luigi Fageoli — bisher auf Maserati ein scharfer und guter Gegner. Warum ein italienischer Fahrer auf deutschem Wagen ...? Weil seit Jahren in Deutschland keine leichten Rennwagen gebaut wurden und unsere Rennfahrer Wagen mit hoher Schnelligkeit noch nicht in internationaler Konkurrenz fuhren. Der einzige Mann, der in Frage käme — Caracciola —, ist von den Folgen seines vorjährigen Unfalls noch nicht wiederhergestellt.



Ernst Jakob Henne aus München — der schnellste Motorradfahrer der Welt.
Kugelte mit seinem Rennwagen am Nürburg-Ring über eine Böschung, flog heraus, blieb in einem Bach bewußtlos liegen. Ursache: Straße halbseitig wegen Bauarbeiten gesperrt, Henne kann die Situation nicht klar übersehen bei einem Tempo von 160, bremst scharf, und damit wurde der Wagen unruhig. Knapp bei Bewußtsein waren seine ersten Worte nach dem Unfall: „Heil Hitler!" — „Ich sah Uniformen um mich 'rum, und als höflicher Mensch grüßt man doch ...", meinte er im Krankenhaus.

ist immer ein Höllenradau — und gerade, als der Kollege dort war, fuhr draußen mit lieblichem Kompressorgesang der Rennwagen vorüber, um schleunigst in Richtung X verladen zu werden.

Manfred von Brauchitsch hatte mit dem Wundertier in Italien trainiert. Aber das Quartier des Rennstalls war wasserdicht abgesperrt — und draußen auf der Landstraße ...? Ach, du liebes Bißchen — wer will bei 250 Stundenkilometer schon feststellen, was für ein Motor unter der Haube steckt, oder wie die Vorderachsfeder aussieht ...?

Einmal wurde das geheimnisvolle Wesen mittags zwischen Stuttgart und Untertürkheim gesichtet. Aber der Wagen war in der Versuchsabteilung der Daimler-Benz-Fabrik verschwunden, bevor jemand seine Kamera scharf einstellen konnte.

Man kommt schneller und mit geringerer Mühe in die Goldkammer der Reichsbank als in die Versuchsabteilung bei Daimler-Benz.

Und von den dort beschäftigten Monteuren ist erst recht nichts zu erfahren. Die stellen sich höchstens blöd: „Soo ...? Ein neuer Rennwagen wird bei uns gebaut ...? Kann schon sein ..." Bumms. Aus.

*

Es war Mitte April, als (siehe oben) der geheimnisvolle Rennwagen in Richtung X verladen wurde — Richtung X aber war der Nürburg-Ring.

Dort wurde heftig trainiert; dort wurde der Wagen führenden Männern von Staat und Partei vorgeführt. Und dort waren auch zwei, drei Leute, die den richtigen „Riecher" hatten.

Bei dieser Gelegenheit erfuhr man auch einiges. Nicht eben viel ... aber immerhin besser als gar nichts.

In Italien hatten die Mercedes-Benz-Leute auf Schnelligkeit trainiert — sie wollten die Höchstgeschwindigkeit des neuen Wagens feststellen.

„Wieviel —?" fragt der harmlose Besucher. „Der Wei' dort drunte isch gar nit so übel. A bissele kräftig isch er halt" — das ist die Antwort des Monteurs.

*

Natürlich hat das geheimnisvolle Getue seinen Zweck — zum Vergnügen allein macht man das nicht, auch wenn alle Beteiligten ihren Sport darin finden, jeden Besucher wegzuekeln.

Diese Wagen sind unsere beste Waffe im internationalen Rennsport — sie müssen drei Jahre lang den Namen Deutschland in Ehren verteidigen.

Was man beim Training sah, ist nicht mehr, als später jeder Zuschauer im Rennen sehen wird.

Und es bestehen gute Gründe, anzunehmen, daß nicht einmal die Fahrer und die Zubehörlieferanten über diese gespenstisch schnellen Wagen genau Bescheid wissen.

Auf dem Nürburg-Ring gab es nette Proben von der Leistung und den Fahreigenschaften dieser Rennwagen. Die Biester sind unheimlich leicht: etwa 4 Kilo Wagengewicht auf 1 PS — ein Junkers-Flugzeug wiegt etwa 9 Kilo pro PS ...!

Daß so ein Wagen unverschämt abhaut, daß er mit einer wissenschaftlich entworfenen Stromlinienkarosse lausig hohe Schnelligkeiten erreichen muß, ist klar.

Daß aber auch ganz neue Anforderungen an die Fahrsicherheit gestellt werden, ist ebenso sicher. Der Rennwagen von Mercedes-Benz „klebt“ auf der Straße wie kein anderer Wagen bisher. Und trotzdem ist unser Motorrad-Weltrekordmann Ernst Henne auf dem Nürburg-Ring eine 15 Meter tiefe Böschung hinabgeflogen; da wird noch lange und ernsthaft trainiert werden müssen, bis die Fahrer diese schnellen Wagen wirklich in der Gewalt haben.

Oskar Weller.

Hier stürzte Henne.

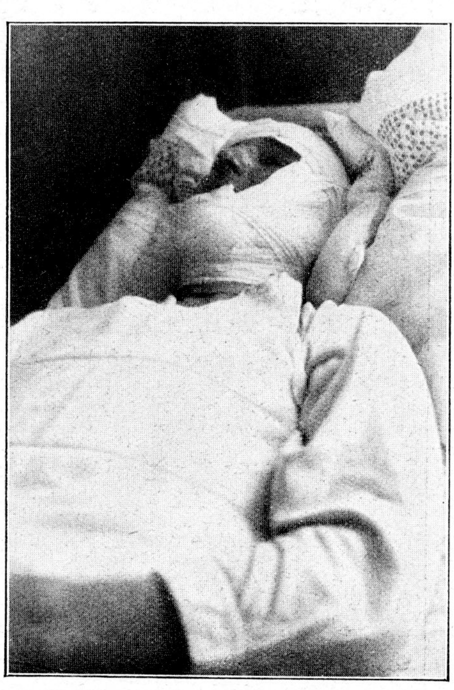
Man sieht deutlich die Bremsspur — sie ist hier schon etwas unterbrochen: der Wagen hebt sich durch das scharfe Bremsen vom Boden ab und rutscht nun an der Böschung entlang. — Im Hintergrund die Absperrung, durch die Henne zum scharfen Bremsen veranlaßt wurde.



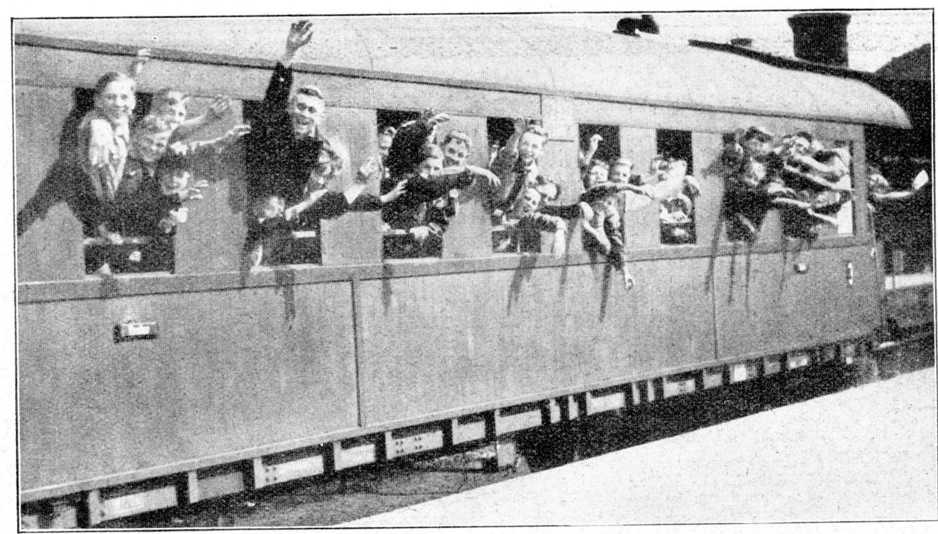
Der Wagen fliegt durch das Gebüsch und knickt einen Baum um. Durch den Anprall stellt er sich auf den Kopf, und Henne wird herausgeschleudert.



Der Bach im Vordergrund nahm Henne auf — dort hat man ihn herausgefischt. — Die Einbruchstelle am Bachufer rührt vom Wagen her, der hier mit dem Heck aufschlug, dann noch einmal sich drehte und auf seinen Rädern an der dahinterliegenden Stelle zum Stehen kam.



Es ist nicht so schlimm, wie es scheint: Ernst Henne im Krankenhaus zu Adenau — mit Schrammen und Verband, mit schmerzhaften Prellungen, aber ohne gefährliche Brüche und innere Verletzungen.



Der erste Landjahr-Transport von Berliner Kindern.
Schulentlassene, die nach dem Landjahr-Gesetz zur Gesundung und nationalsozialistischen Schulung für acht Monate aufs Land kommen.

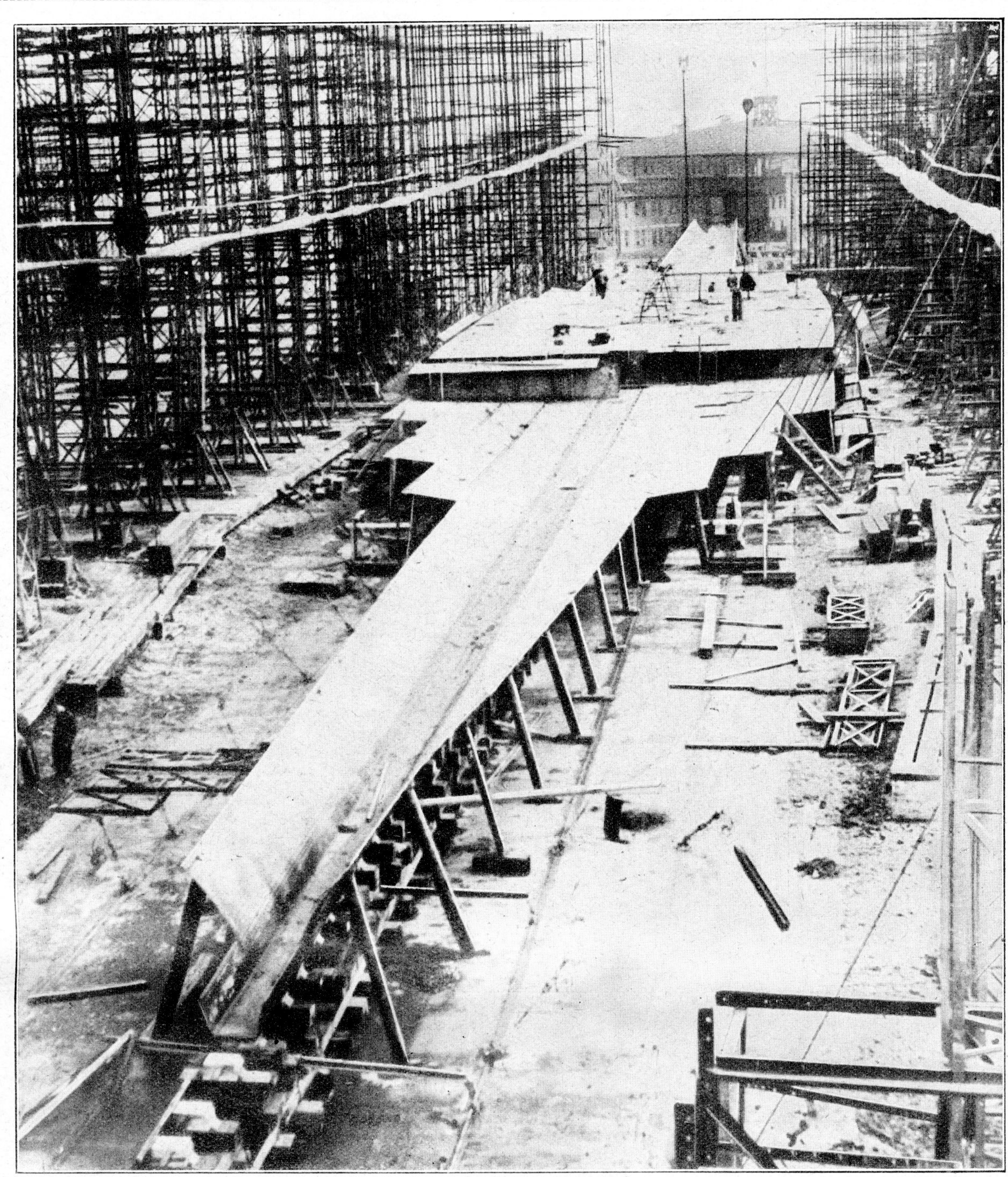




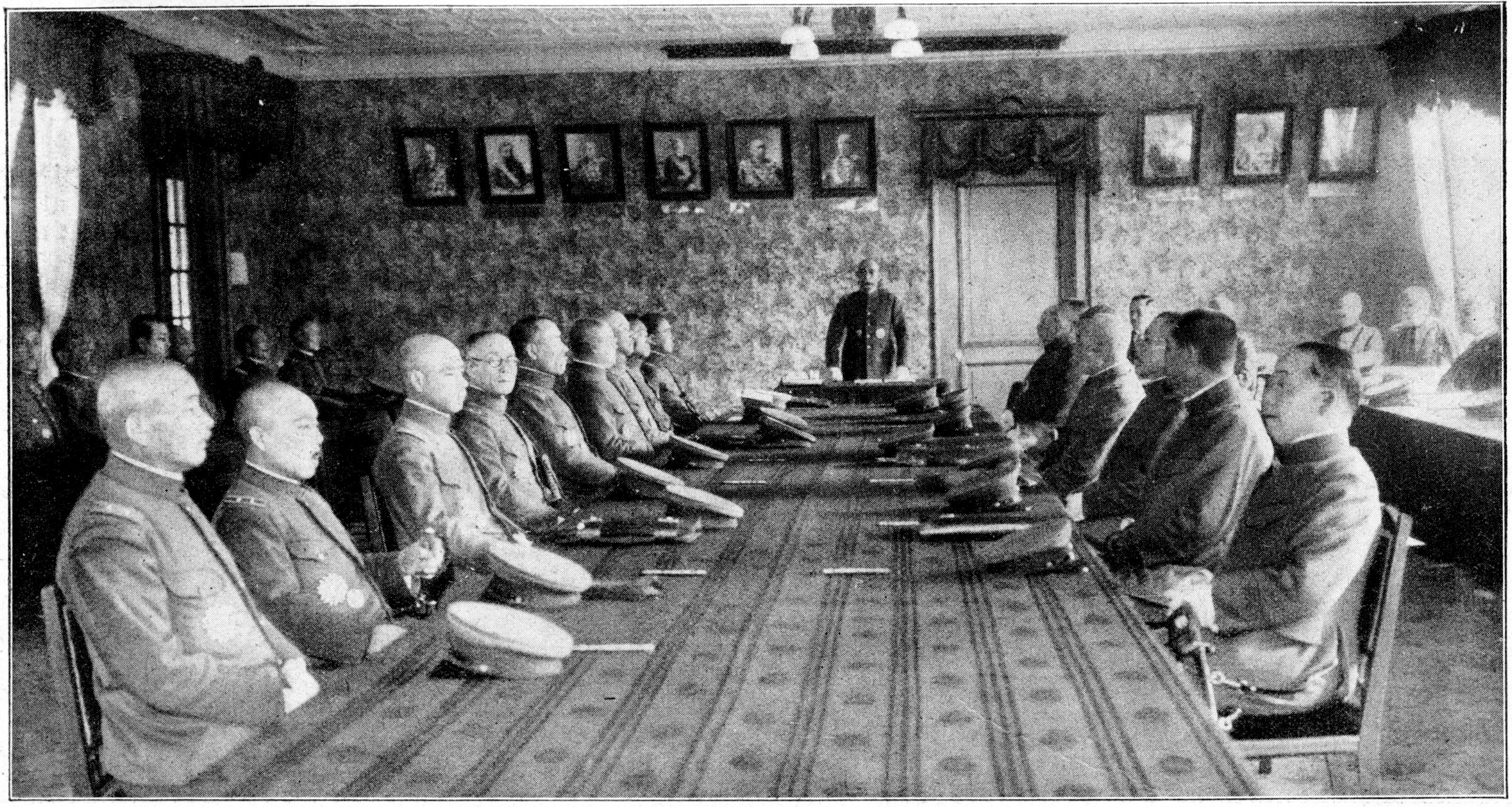
Vom Festzug der Tiere in Frankfurt a. M.
Fanfarenbläser der Hitlerjugend reiten auf kleinen Ponys im Festzuge mit.



S.A.-Aufmarsch in Pommern.
Auf dem Ulenburger Platz in Belgard waren 6000 S.A.-Männer aufmarschiert.
Bild oben rechts: Gruppenführer Peter v. Heydebreck und Gauleiter Karpenstein nehmen den Vorbeimarsch ab.



Kiellegung zu einem neuen deutschen Motorschiff.
Der Bau dieses 16 000 Tonnen großen Schiffes, das für den Ostasiendienst der Hamburg-Amerika-Linie bestimmt ist, vermittelt Tausenden von Volksgenossen Arbeit und Brot.



Die führenden Köpfe der japanischen Armee.
Die japanischen Divisionskommandeure während eines Empfangs bei dem inzwischen zurückgetretenen japanischen Kriegsminister.



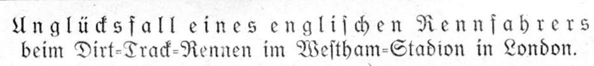
BILDER VOM TAGE



Wohl der älteste Leser des J.B. August Dressel, Beerheide (Vogtl.), der vor kurzem in seltener Rüstigkeit seinen 94. Geburtstag feierte.



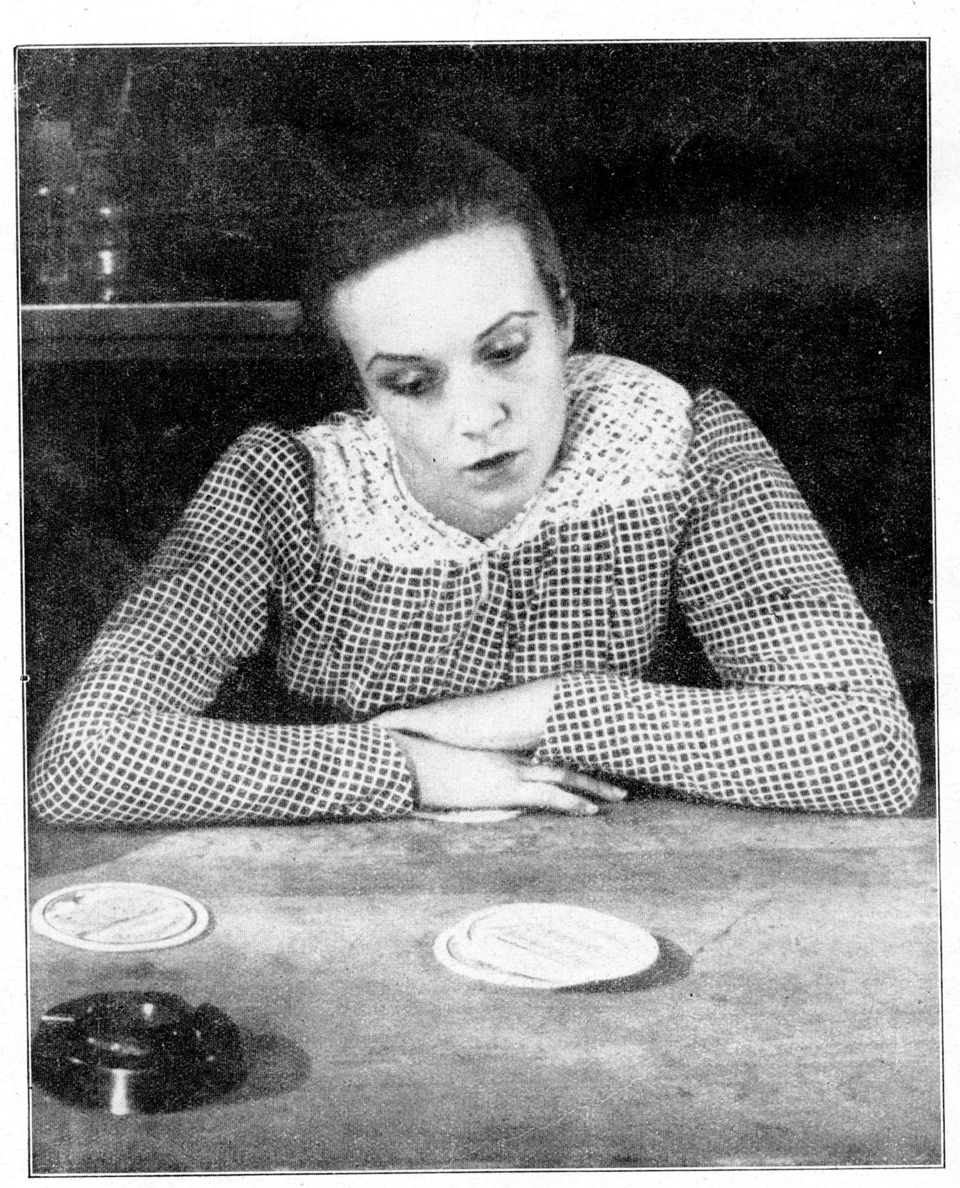




Unglücksfall eines englischen Rennfahrers beim Dirt-Track-Rennen im Westham-Stadion in London.

Vierlinge am ersten Schultag. In Beuthen ereignete sich ein in der Geschichte der Volksschule einzigartiger Vorfall: Vierlinge, alle vier Mädels, traten gemeinsam ihren ersten Schulweg an.







Die Neuaufführung der Volksbühne am Horst-Wessel-Platz in Berlin: „Stein unter Steinen" von Hermann Sudermann.
Erika Dannhoff. Gisela von Collanda und Hörrmann.